

ОАО «ВолгаУралТранс» – ПОМОЩНИК В ПРИНЯТИИ ВЕРНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ



Эффективное функционирование железнодорожного транспорта России играет исключительную роль в создании условий для модернизации и перехода на инновационный путь развития национальной экономики. От состояния и качества работы этой сферы зависят возможности государства эффективно выполнять важнейшие функции по защите суверенитета и безопасности страны, а также создание условий для развития регионов. Речь идёт не только о железнодорожном транспорте общего пользования, но и менее известном для обывателя железнодорожном транспорте необщего пользования. Именно эти составляющие долгие годы остаются ведущими элементами транспортной системы России.



Начальник Мордовского регионального транспортного комплекса ОАО «ВолгаУралТранс» Ю.А. Балакин.

«ВолгаУралТранс» – надёжный партнер

Мало кто задумывается, что кроме непосредственно перевозки грузов между станциями существуют не менее трудоёмкие начально-конечные операции. Практически все они выполняются на железнодорожных путях необщего пользования, или на так называемых подъездных путях. Именно здесь зарождаются грузопотоки, которые потом предстоит перевезти в составе поездов, и именно здесь они же и выгружаются. Вся деятельность по подбору вагонов, расстановке их по местам погрузки/выгрузки, формированию групп по грузам и предприятиям осуществляется организациями железнодорожного транспорта необщего пользования, к которым относится ОАО «Волжско-Уральская транспортная компания» («ВолгаУралТранс»).

Компания осуществляет транспортное обслуживание 37 промышленных предприятий республики. Основные из них – это предприятия агрохимической, нефтяной и строительной отраслей. Организация стала надёжным партнером для ООО «Мордовдорстрой», ООО «СК Трансмагистраль», ООО «ЭМ-Кабель», ООО «ТСК», ООО «Минпол», ООО «ВКМ-Сталь», ООО «Альянс Ойл», ООО «Мордовгражданстрой» и др.

Помимо этого, на своём комплексе «ВолгаУралТранс» производит терминальное обслуживание навалочных грузов, оборудования для транспортировки газа и других грузов. Средне-

суточный объём перевозок по итогам первого полугодия 2015 года составил 32 вагона. Однако уже в августе в связи с открытием финансирования из федерального бюджета вагонооборот увеличился до 72 вагонов, а в пиковые дни превышал 100 вагонов в сутки.

Ориентация на клиента

Деятельность «ВолгаУралТранса» не ограничивается исключительно расстановкой вагонов по местам погрузки и выгрузки. Сегодня здесь выполняется целый комплекс транспортных и логистических услуг, способных как по качеству, так и по цене составить конкуренцию ведущим игрокам отрасли, включая ОАО «РЖД».

По словам начальника Мордовского регионального транспортного комплекса ОАО «ВолгаУралТранс» Ю.А. Балакина, основное конкурентное преимущество компании – это клиентоориентированность. Организация создаёт максимально комфортные условия получения транспортной услуги по перевозкам грузов как для крупных промышленных предприятий, так и для частных лиц и фирм.

– В условиях реформирования железнодорожной отрасли происходит очень много серьёзных изменений в условиях организации перевозки. Меняется всё – начиная с правовой базы и принципов организации железнодорожных перевозок и заканчивая принадлежностью вагонов и тарифной политикой. Разобраться в хитросплетениях и нюансах в таких условиях непросто подчас и самим железнодорожникам. У каждого

же предприятия – грузоотправителя или грузополучателя вагонов свои производственные задачи, они специалисты в своей сфере. В таких непростых условиях «ВолгаУралТранс» даёт возможность каждому заниматься своим делом, беря на себя квалифицированное решение транспортных задач, – отмечает Ю.А. Балакин.

При этом используется не только железнодорожная инфраструктура. В последние годы особенно быстрыми темпами развивается терминально-складской комплекс. Для его создания компания приобрела заброшенный земельный участок, привела его в порядок и своими силами построила на нём специализированную эстакаду для перевалки и хранения сыпучих грузов. Здесь же обустроена площадка для выгрузки длинномеров и пакетированных грузов, приобретены новые фронтальные погрузчики. В планах дальнейшее развитие – строительство складского терминала и тяжеловесной площадки с установкой козловой крана. Таким образом, терминальный комплекс «ВолгаУралТранс» позволит перерабатывать практически любую номенклатуру грузов. На сегодняшний день вновь построенный повышенный путь не простаивает ни дня. Порядка 20 различных организаций обратились в «ВолгаУралТранс» с целью организации перевалки щебня и песка. При этом каждому обратившемуся предприятию оказывается именно та услуга, в которой он нуждается. Для некоторых даже потребовалось самостоятельно закупить щебень нужной марки на карьере, доста-

вить его железной дорогой, выгрузить и привезти непосредственно на объект. Эти услуги востребованы, несмотря на то, что на станции Саранск существует альтернативное место для проведения аналогичных работ, а услуги РЖД, которая осуществляет его обработку, преподносятся как более дешёвые.

– Вероятно, работники «РЖД», сравнивая свои тарифы с «ВолгаУралТрансом», не всё договаривают. Иначе как объяснить результаты официальных тендеров, проигранных «РЖД»? Взять для примера поставку труб для прокладки газопровода по территории Мордовии. Дистанция погрузо-разгрузочных работ станции Саранск Куйбышевской дирекции терминально-складского хозяйства, участвуя в конкурсе наряду с «ВолгаУралТрансом», не смогла предложить более выгодных для заказчика условий и обеспечить выполнение крупного государственного проекта, – подчёркивает Ю.А. Балакин.

«А груз и ныне там...»

Характерная «гибкость» «РЖД» в отношении грузополучателей была проявлена и в августе, когда благодаря открывшемуся федеральному финансированию крупных строительных объектов на станцию Саранск хлынул сгущённый грузопоток. Реакция на массовое прибытие груза со стороны железнодорожников была разной. Понимая серьёзность ситуации, руководители «ВолгаУралТранса» в срочном порядке изменили технологию работы станции Северная, выполнили абсолютно все начально-конечные операции перевозочного процесса и обеспечили своевременный приём всего вагонопотока.

– Ни один вагон не простоял на станции по прибытии сверх нормативного времени. Станции Саранск оставались лишь организовать приём от «ВолгаУралТранса» и отправку выгруженных вагонов. Именно на этом этапе возникли неразрешимые проблемы, – рас-

сказывает Ю.А. Балакин.

Из-за невозможности сдачи вагонов на станцию парк вагонов, находящихся на подъездных путях в ожидании их отправления, превысил норму в 5 раз и составлял единовременно более 500 вагонов, что неминуемо могло привести к транспортному коллапсу.

- Сложность ситуации на подъездных путях не побудила работников ОАО «РЖД» к принятию каких-либо координирующих мер, направленных на отправление выгруженных вагонов. Напротив, решив пойти по самому лёгкому пути, дважды телеграфировали на Южно-Уральскую и Юго-Восточную железные дороги о запрете отгрузки в адрес грузополучателей станции Саранск, - отмечает Ю.А. Балакин.

В настоящее время эксплуатационная обстановка нормализовалась, но при следующей партии массового прибытия непринятие мер аналогичная неповоротливость работников «РЖД» может привести к транспортному параллелю всего железнодорожного узла.

По общепринятому мнению, задача транспортников – это обеспечить перевозку до конечного потребителя всего предъявляемого объёма груза, справившись и с неравномерностью его отгрузки, и с организационными, и с нормативно-правовыми проблемами на всех стадиях перевозочного процесса.

На сегодняшний день только одним из потребителей нерудных материалов г.Саранск оплачено около 100 000 тонн груза, а карьеры прекратили отгрузку из-за отсутствия вагонов. В решении этой проблемы предприятия железнодорожного транспорта не общего пользования также могли бы принять участие. Например, в собственности «ВолгаУралТранса» имеется более 300 специализированных вагонов – думпкаров, предназначенных именно для массовой перевозки навалочных грузов, но задействовать их практически невозможно.

- Для отправки под погрузку необходимо оплатить тариф в «РЖД» почти 1 000 000 рублей за состав («вертушку») из 50 вагонов! Исходя из каких соображений утверждаются в «РЖД» такие тарифы? По каким причинам отправка полувагонов на то же расстояние стоит почти в 2 раза дешевле? Грузёный тариф в думпках, также по неизвестным причинам, стоит дороже, чем в полувагоне (хотя эксплуатационные затраты при перевозке думпкарных составов меньше). Как следствие, экономический интерес к данному способу перевозки отсутствует, а груз не вывозится, - объясняет Ю.А. Балакин.

Объективное сравнение

Часто в силу специфики ценообразования специалистами «РЖД», производящими анализ тарифов, делаются ошибочные выводы о якобы завышении «ВолгаУралТрансом» в несколько раз тарифа на подачу и уборку вагонов по сравнению с аналогичными услугами «РЖД». Но если рассмотреть транспортную услугу более развёрнуто, то выводы получаются не столь однозначными.

- Дело в том, что перевозочный процесс необходимо рассматривать как комплекс услуг, начиная от погрузки и заканчивая выгрузкой груза. Соответственно, он включает в себя начально-конечные операции и непосредственно саму перевозку между станциями. Основная деятельность ОАО «РЖД» заключается как раз в исполнении

Сравнение тарифов на перевозку ОАО «РЖД» и ОАО «ВолгаУралТранс» на расстояние 9 км

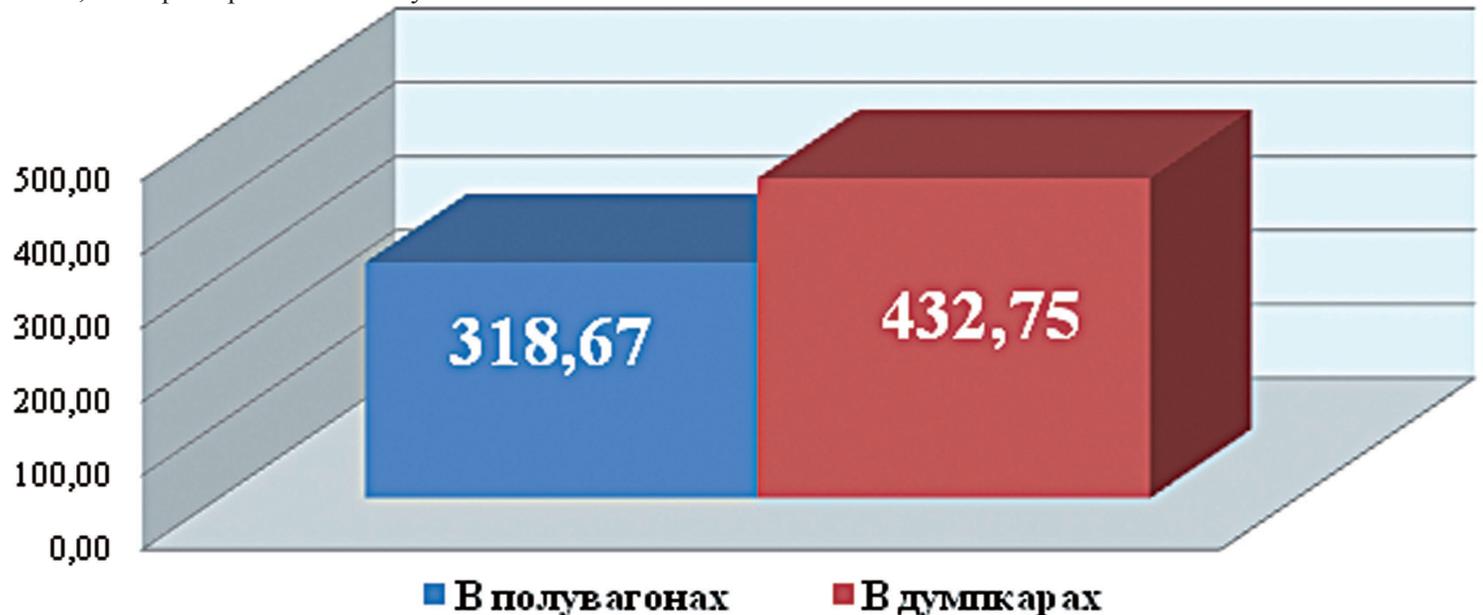
Род груза (класс)	Расчетный вес груза, тонн	Маршрут перевозки и расстояние	Тариф ОАО «РЖД», руб. с НДС	Тариф ОАО «ВолгаУралТранс», руб. с НДС		Соотношение тарифов ОАО «ВолгаУралТранс» к тарифу ОАО «РЖД», %	Среднее значение соотношения, %
				на тонну груза	итого на расчетный вагон		
Щебень, нпо (1 класс)	69	ст. Саранск - ст. Ялга, 9 км	4 790,80	80,90	5 582,10	117%	60,33% от тарифов ОАО «РЖД»
ЖБИ, нпо (2 класс)	50		8 854,72		4 045,00	46%	
Грубы ч/м (3 класс)	40		18 071,70		3 236,00	18%	

Сравнение тарифов ОАО «РЖД» при перевозке щебня в различном подвижном составе на примере доставки по маршруту Новорудная - Саранск

Род подвижного состава	Общий расчетный вес груза, тонн	Тариф за груженные вагоны, руб. с НДС	Транспортная составляющая на тонну груза, руб. с НДС
Полувагоны, 40 ед.	2 720	866 780,80	318,67
Думпкарный маршрут, 40 ед. + вагон сопровождения	2 400	1 038 594,70	432,75

Транспортная составляющая в перевозке щебня в разном ПС, руб. на тонну

Стоимость перевозки щебня в думпках значительно (в 1,36 раз, или на 136%) превышает стоимость перевозки в полувагонах, при этом эксплуатационные расходы перевозчика на перевозку думпкарной вертушки значительно ниже, чем при перевозках в полувагонах.



Сравнение тарифов ОАО «РЖД» на перевозку порожних вагонов по маршруту ст. Жигулёвское Море – ст. Новорудная

Род подвижного состава	Тариф за порожние вагоны после ремонта, руб. с НДС	Разница тарифов после ремонта и из-под щебня, руб. с НДС	Соотношение тарифов после ремонта и из-под щебня
Полувагоны, 40 ед.	411 820,00	-	-
Думпкарная вертушка, 40 ед. + вагон сопровождения	726 976,76	311 897,60	1,75

перевозочного процесса, в связи с чем все расходы по содержанию инфраструктуры, персонала и технических средств заложены в тариф на перевозку грузов. Подача и уборка вагонов на места погрузки/выгрузки, входящая в начально-конечные операции, может осуществляться как ОАО «РЖД», так и другими железнодорожными организациями, как, например, «ВолгаУралТранс». Но если для «РЖД» это уже дополнительный вид деятельности, то для нас – основной. В связи с этим «РЖД» закладывает в тариф только переменную часть локомотивной составляющей расходов. На железнодорожном транспорте

необщего пользования тариф на данный вид услуг формируется исходя из экономически обоснованных затрат по организации этого процесса. Это и инфраструктурная, и локомотивная составляющие, и расходы по содержанию персонала, и т.д., - поясняет Ю.А. Балакин.

Таким образом, если сравнивать тарифы ОАО «РЖД» и ОАО «Волга УралТранс» объективно, то цены «РЖД» будут выше, а принципы тарифообразования, применяемые в ОАО «РЖД» для многих потребителей железнодорожных транспортных услуг, непрозрачны и вызывают массу вопросов, ответить на которые поможет элементарное сравнение.

Р.С. Как мы видим, проблемных вопросов в железнодорожной сфере очень много. Действительно, работать в условиях реформирования отрасли тяжело. Однако должен ли заказчик транспортной услуги становиться её заложником и взваливать на себя решение не своих, а чужих бизнес-вопросов? Ответ, пожалуй, очевиден. Именно поэтому, изучив все существующие на рынке предложения, оценив их преимущества, недостатки и руководствуясь исключительно экономической целесообразностью, принимаются те или иные логистические решения.